PODURI VECHI DE PIATRĂ ÎN MOLDOVA

MIHAI ISPIR

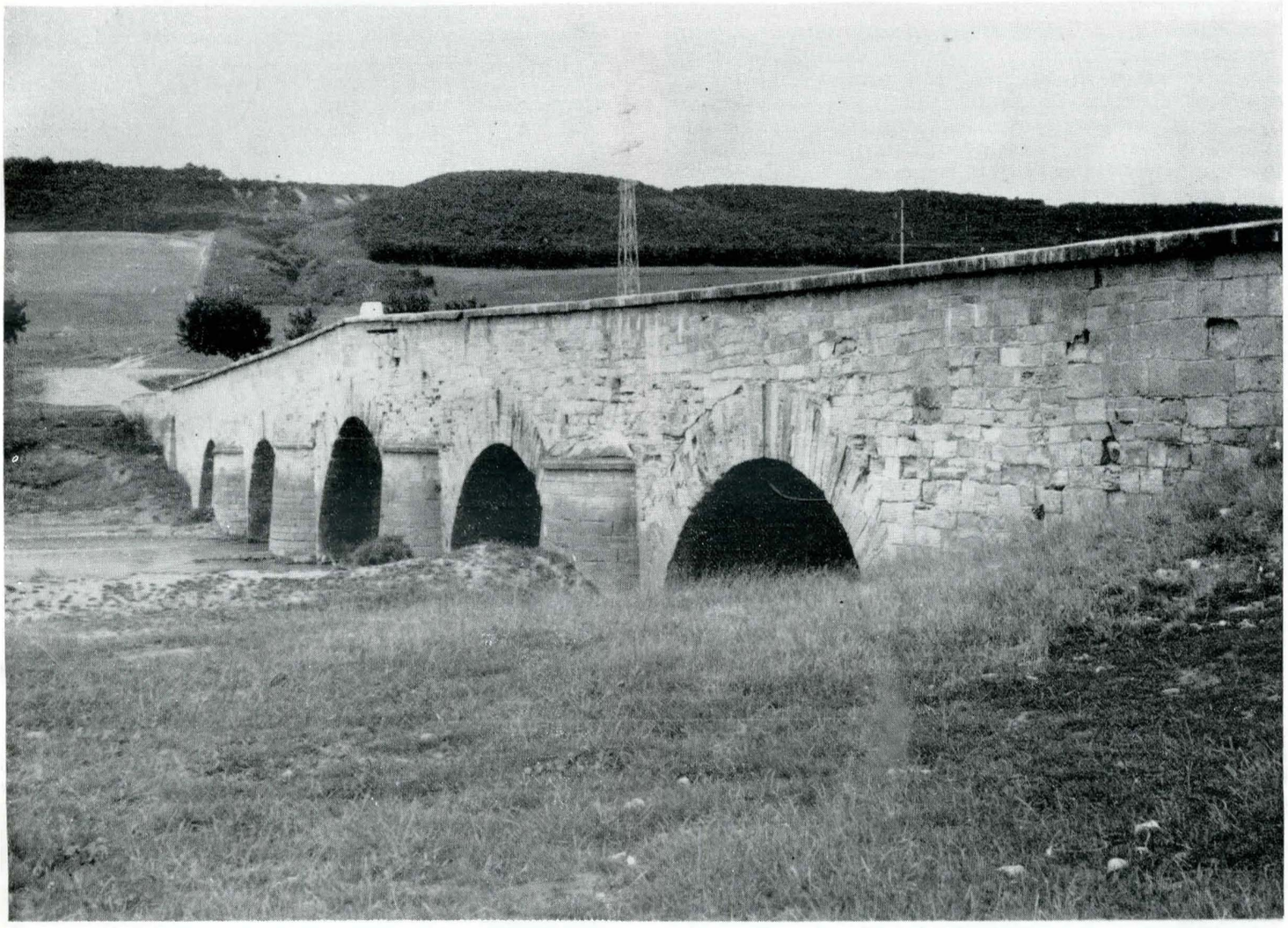


Fig. 1. „Podul Doamnei" de la Chițcani.

Investițiile în bani și mînă de lucru pentru ridicarea podurilor — îndeosebi a celor fixe, din lemn, piatră, sau cărămidă[1] — erau în Moldova Evului Mediu, ca, de altfel și în celelalte țări române, rare, dacă nu cu totul sporadice. Faptul este cunoscut și o primă explicație cu referire concretă la Moldova — unde podurile sînt atestate documentar încă din 1420[2] — ne este oferită de un contemporan al lui Petru Rareș care explica numărul foarte mic al podurilor fixe *„prin teama moldovenilor ca nu cumva dușmanul, printr-o repede mișcare, să pătrundă ușor în țară și s-o ocupe"*[3]. Însemnătatea strategică a podurilor este consemnată cu claritate și de Dimitrie Cantemir în *Descriptio Moldaviae*, în timpul expedițiilor militare conduse de sultan, moldovenii erau obligați să contribuie cu patru mii de oameni *„pentru deschiderea de drumuri și pentru repararea de poduri"*[4]. Dacă adăugăm la aceasta posibilitățile reduse ale meșterilor, vom înțelege, poate, mai ușor, de ce podurile stătătoare, situate, desigur, pe drumurile mai importante, erau construite, totuși, deasupra cursurilor de apă lăturalnice, acolo unde malurile erau abrupte.

Raritatea podurilor le transforma adesea în surse de venituri importante pentru proprietarii de moșii, laici sau eclezias-tici, pe ale căror domenii erau edificate. Brudina — impozitul perceput la trecerea podului, indiferent de categoria acestuia —, este menționată pentru prima dată la începutul secolului al XVII-lea și este prilej, în veacurile XVII și XVIII, de permanente dispute între boieri, sau între boieri și răzeși. Este vorba, însă, în majoritatea cazurilor, de poduri umblătoare[5].

Cît privește podurile de piatră din Moldova, ele dețin, în acest context, un loc privilegiat, nu numai în cadrul celorlalte categorii de poduri, dar chiar față de ansamblul arhitecturii epocii, în situația în care întrebuințarea pietrei la construcțiile „curente", a fost de-a lungul întregului Ev Mediu, un fapt de excepție în țările române.

Poduri de piatră în epoca lui Ștefan cel Mare

Primele poduri de piatră cunoscute în Moldova aparțin epocii lui Ștefan cel Mare. Consultarea hărții relevă așezarea lor în apropierea unor curți domnești — de la Hîrlău și Piatra-Neamț — sau în locuri legate de personalitatea domnitorului, cum ar fi satul său natal, Borzești, ceea ce lămurește caracterul domnesc al comenzii.

[1] În studiul prof. C. C. Giurescu *Despre punți și poduri* (C. C. Giurescu, *Contribuții la istoria științei și tehnicii românești în secolele XV — începutul secolului XIX*, Ed. Științifică, București, 1973 p. 14), întîlnim o utilă clasificare: *„Podurile din trecutul nostru au fost de două feluri: poduri umblătoare și poduri stătătoare. Acestea din urmă erau la rîndu-le de două feluri: poduri pe vase și poduri fixe, ultima categorie comportînd iarăși două varietăți, poduri de lemn și poduri zidite din piatră sau cărămidă"*. În lucrarea de față ne ocupăm numai de ultima subdiviziune inclusă în clasificarea citată.

[2] *Ibidem*, p. 26.

[3] *Ibidem*, p. 14.

[4] *Ibidem*, p. 18

[5] D. Ciurea, *În legătură cu problema monopolului feudal în Moldova*, „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie", Iași, 1964, 1, p. 143, nota 33.

https://biblioteca-digitala.ro

Inițiativa domnească face explicabile, de asemenea, materialul întrebuințat ca și trăinicia structurii, care au contribuit, alături de respectul timpuriu pentru vestigiile epocii lui Ștefan cel Mare, la păstrarea lor prin vreme.

Podurile databile în secolele XV—XVI, sînt cele de la Zlodica și Cîrjoaia, lîngă Cotnari, Girov și Borzești. Despre meșterii care le-au ridicat nu avem nici o știre[6]. Între ei se vor fi numărat oșteni, după cum ne sugerează, de pildă, relatarea lui Cantemir, dar și locuitorii satelor învecinate obligați *„să pună mîna"*[7] la lucrările edilitare. Aceste poduri erau construite din blocuri de piatră neregulată sau cioplită legate cu mortar de var gras și aveau — în majoritate — o singură deschidere boltită în plin cintru.

Raportul originar al golurilor deschiderii cu plinurile timpanului și aripilor, era, probabil, echilibrat, dar culeele avansau mult în interiorul albiei, pentru sporirea stabilității. Îngustarea albiei provoca însă și efectul contrar, adică slăbirea picioarelor podului, din cauza presiunii mărite a cursului de apă, mai ales în timpul „viiturilor" antrenînd pînă la urmă surparea („mălirea") întregului pod.

Intervențiile cu caracter decorativ sînt reduse la minimum, singurul element care contribuie la animarea masei litice fiind acuzarea arhivoltei arcelor bolții, prin bolțarii perpendiculari pe intrados care o alcătuiesc, dispuși după un traseu răspunzînd cerințelor structive.

Dar expresivitatea podurilor vechi de piatră moldovenești se datorește mai ales aparelajului de bolțari din piatră brută, prin care se realizează o fericită integrare a monumentului în spațiul natural. Podurile par crescute organic din peisajul înconjurător. Un deosebit simț al măsurii vădește raportul între caracterul aparelajului, discreția accentelor de plastică decorativă și dimensiunile podului. Aspectul brut al bolțarilor nu este ieșit din scară, asigurînd totodată legătura cu situl.

Podul de la Borzești este de fapt ridicat între satele Căiuți și Gîrbovana, pe teritoriul satului Negoiești, deasupra pîrîului Valea Podului, pe șoseaua actuală Adjud-Onești. El era semnalat la Căiuț, *„mic tîrg"*, încă în *Jurnalul de călătorie* al lui Asachi, publicat în 1872, unde se notează că alături de vechiul pod *„dărîmat fiind în vechime"*, Mihail Sturza a pus să se construiască un altul *„cu zece stînjeni mai sus"*[8]. Un an mai tîrziu, podul e menționat într-un răspuns la chestionarul lansat de guvern în 1871, la inițiativa lui Odobescu, privind monumentele istorice[9] (anexa 1). C. I. Istrati dedică un studiu, în 1904, bisericii și podului din Borzești, lămuritor pentru înfățișarea actuală a podului[10]. Aflăm că podul a fost consolidat în 1902—1903 modificîndu-i-se, în partea superioară, forma inițială. Vechiul nivel al șoselei era, înainte de consolidare, în dreptul primului brîu, iar podul avea un parapet de 1,20 m. Ulterior șoseaua s-a înălțat pînă la nivelul parapetului astfel că a trebuit construită o a doua balustradă.

Într-un studiu ulterior, Radu Rosetti pune însă la îndoială autenticitatea podului descris de C. I. Istrati, pe care-l consideră din perioada regulamentară, *„rămășițele"* adevăratului pod *„clădit de Ștefan cel Mare, sau de alt Domn sau boier, cu numele de Ștefan"*, aflîndu-se la 8—10 m mai jos: *„... nu încape nici o îndoială că podul... a fost construit în vremea domniei lui Mihail Sturza în locul celui vechi, stricat cu desăvîrșire"*[11].

Fără îndoială că podul de la Borzești a suferit o reparație radicală în timpul lui Mihail Sturza, fapt întărit și de coincidența relatării lui R. Rosetti cu aceea făcută, cu cîteva decenii în urmă, de Asachi. Modul în care au fost consolidați bolțarii arcului amintește, de altfel, aspectul bolții podului de la Cîrjoaia, restaurat de același domnitor. Totuși, diferența clară între finisajul pietrei în zona inferioară a podului, pînă la primul brîu și cel de la podurile construite în vremea lui Sturza — cum ar fi „Podul Doamnei" peste Bîrlad — ne face să bănuim că restaurarea din perioada regulamentară a folosit materialul vechiului pod.

Așa cum se prezintă astăzi, podul de la Borzești, avînd o deschidere de 5,80 m cu bolta sprijinită pe două culee de 0,80 m, înalte la început de 2 m — poartă desigur amprenta vizibilă a transformărilor sale succesive. Proporțiile podului lui Ștefan cel Mare vor fi fost cu totul altele.

Din prima sa fază totuși, provin, se pare, încercările de a sublinia prin elemente de decorație arhitecturală, unele părți esențiale ale structurii: arcul bolții — prin două arhivolte suprapuse — și linia drumului — printr-un brîu — manifestări explicite, deși discrete, ale unei intenții estetice (fig. 2, 3).

Aceleași intenții se citesc, deși mai puțin clar, la **podul de la Girov,** ridicat deasupra unui mic pîrîu — Valea Mare — pe vechiul drum Piatra Neamț—Căciulești—Serbești—Iași sau Roman, la cca 500 m de actuala șosea națională Piatra Neamț—Roman, pe care tradiția orală îl pune în legătură cu luptele antiotomane din 1475—1476, semnificativă fiind însă și vecinătatea curții domnești de la Piatra. Bolta semicilindrică, cu deschiderea originară de 4 m, se sprijinea pe două culee înalte de 2 m fiecare, fiind marcată întocmai ca la Borzești, la cele două extremități, prin cîte două arhivolte simple, din bolțari, suprapuse. Interesantă este apariția blocurilor de piatră cioplită alături de cele din piatră neregulată (fig. 4, 8).

Dubla modalitate a prelucrării pietrei se regăsește și la **podul de la Zlodica,** unde predomină însă blocurile paralelipipedice, cioplite. Podul are o singură deschidere, de circa 8 m la origine, mult micșorată acum prin lăsarea terenului, aripile sale consolidînd drumul pe o distanță mai mare de 30 m. Balustrada, ale cărei urme se mai văd încă, se întindea pe aproape întreaga lungime fiind împărțită, probabil, în trei segmente. Dintr-un raport din 1806 asupra ruinelor clădirilor domnești de la Hîrlău și Cotnari, aflăm că podul era *„așternut deasupra cu lespezi"*[12].

O exactă descriere a podului într-unul din răspunsurile date chestionarului sus-menționat din 1871 dovedește că situația podului acum un veac era nu foarte deosebită de cea de astăzi[13]. De notat că arcul bolții nu are un traseu semicircular perfect, fiind puțin frînt la cheie. De asemenea, bolțarii arcului, ciopliți paralelipipedic, sînt așezați alternativ cu fața îngustă și cu cea lungă spre exterior, desigur din motive structive, dar prilejuind și un joc grafic (fig. 6).

Piatra pentru acest pod, ca și pentru cel de la Cîrjoaia, putea proveni de la cariera apropiată Catalina, deal *„foarte plin de piatră"*[14].

Podul de la Zlodica, pe drumul care unea în vechime Hîrlăul cu Cotnarii și mai departe cu Iașul, se afla într-o zonă bogată în monumente, unele datate de istorici sau de tradiție în perioada domniei lui Ștefan cel Mare și plasate în orbita Cotnarilor. Totuși, o parte din aceste monumente, ca și podurile de la Zlodica și Cîrjoaia, ar trebui puse în legătură mai degrabă cu „drumul Hîrlăului" și cu reședința domnească din localitate, mai importantă decît cea — presupusă — de la Cotnari; tîrgul Cotnarilor, de altfel, deși menționat în documente încă în veacul al XV-lea, nu apare în izvoarele epocii lui Ștefan cel Mare. Observatorul, destul de perspicace, căruia îi datorăm descrierea podului din Zlodica redată mai sus, notează de altfel că beciul din același sat situat în apropierea podului — este *„unulu și același materialu ca pivnița sau beciul din Hârlău"*[15] (fig. 7).

Podul din satul vecin Zlodicăi, **Cîrjoaia,** construit peste pîrîul Cîrjoaiei pe același drum vechi ca și precedentul, este

[6] Așa după cum lipsesc în general izvoarele în ce privește condiția meșterilor în timpul lui Ștefan cel Mare (H. Stănescu, *Meșteri constructori, pietrari și zugravi, în timpul lui Ștefan cel Mare,* „S.C.I.A.", 1955, 2, p. 361—367).

[7] *Ibidem,* p. 361.

[8] N. Iorga, *Monumente istorice în vechea noastră literatură,* „BCMI", XXVI, 1933, iulie-septembrie, f. 77, p. 101.

[9] *Cestionariu sau isvod de întrebările în privința vechilor așezăminte ce se află în deosebitele comune ale României,* Bibl. Academiei R.S.R., ms. rom. 223—230.

[10] C. I. Istrati, *Biserica și podul din Borzești, precum și o ochire relativă la bisericile lui Ștefan cel Mare,* București, 1904, p. 18—19.

[11] Radu Rosetti, *Podul lui Ștefan din comuna Bogdana, județul Bacău,* „Convorbiri literare", XL, 1906, p. 89.

[12] B. Zotta, *Bisericile din Hîrlău și Cotnari,* „BCMI", XXVI, fasc. 76, aprilie-iunie, 1933, p. 92.

[13] *„... La o altă extremitate a Cotnariului, adeca în cotuna Zlodica, într-o vale adîncă pe apa numită paraulu Huma, este făcutu unu podu de peatră care și astadi porta numele de podulu lui Ștefan Vodă — soliduu și practicabilu; bolta paraului astadi e camu mica abea de la pamentu 70 cent.met se spune că odinioară era așea de mare încatu putea trece pe sub elu unu omu calare, la partea despre apusu la mijloculu podului sta unu locu desertu unde au fostu o piatră sa dice ca cu oareșicare inscripțiune, astadi lipsește acea piatră cu totulu, sistemulu ei este de 70 c.m. lungime și 70 c.m. lățime".* (Bibl. Acad. R.S.R. ms. rom. 224 fila 143, v).

[14] Idem, ms. rom. 227, f. 354.

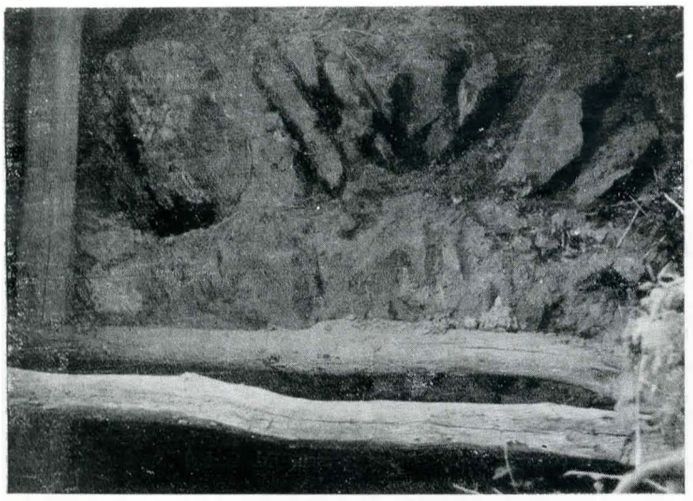
[15] Idem, ms. rom. 224, f. 143, VI.

https://biblioteca-digitala.ro

Fig. 2. Podul de la Negoiești.

Fig. 3. Podul de la Negoiești, detaliu.

Fig. 4. Podul de la Girov, detaliu.



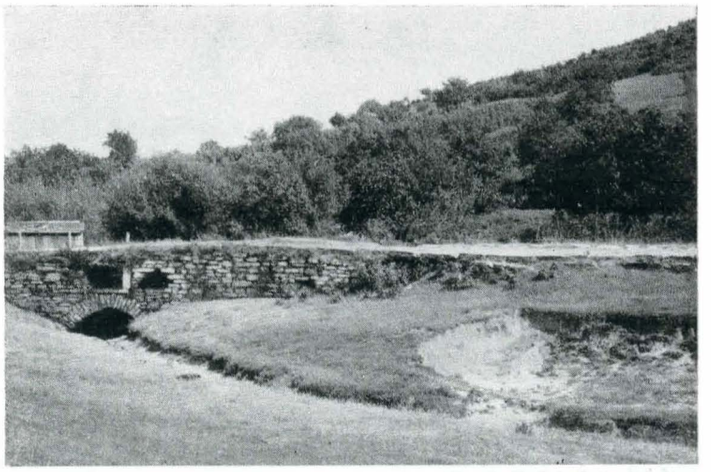


Fig. 5. Podul de la Zlodica.

Fig. 6. Podul de la Zlodica, detaliu cu locul pentru inscripție.

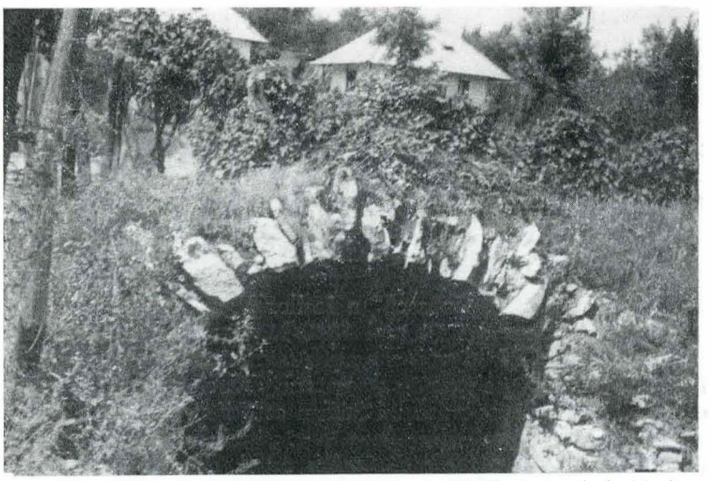


Fig. 7. Beciul de la Zlodica.

Fig. 8. Podul de la Girov, detaliu

https://biblioteca-digitala.ro

un monument de excepție prin dimensiuni și prin faptul că la început a avut patru deschideri. Dintr-un raport întocmit în 1845 în vederea reparării podului, preconizată încă din 1828[16], aflăm că avea 18 stînjeni (cca 40 m) în lungime, 3 stînjeni (cca 7 m) lățime și 2,5 stînjeni (cca 5,5 m) înălțime *„de la mălitură în sus"*. Era *„stricat tocmai la mijloc fiind tuspatru bolțile astupate cu mîl și neavînd apa pe unde merge"*. Din această cauză *„s-au dărîmat o boltă cu o bucată de zid și toți stîlpii podului sînt stricați, și la tăspatru colțurile să află stricat"*[17]. Dacă dimensiunea înălțimii podului este corectă, rezultă un diametru al deschiderilor de peste 10 m, cel mai mare între podurile cunoscute. Într-un raport ulterior al arhitectului ieșean Matei Niciman, conducător al lucrărilor, se dau date suplimentare despre starea podului în 1847.

„1. Podul este mălit pără deasupra luminii bolților și în jos cât va fi nu să știe. Această mălitură îi năsădită și în dos și în fața lui di rămîni a să distupa (. . .).

2. Două bolți de la mijloc sînt dărîmate. Iscălitul socotește în locul acelor două a să face una mai mare și mai înaltă spre siguripsirea în viitorime.

3. Podul (. . .) trebuie a să sfărîma pără la timelii, care fiind lucrare în ipsos cere trebuință de îndestulisire salahorești"[18].

Bănuim însă că ultima cerere a arhitectului nu a fost aprobată de Departamentul Pricinilor Dinlăuntru, care încă din 1832 recomanda într-o „poruncă" Isprăvniciei Hîrlăului: *„Podul denumit domnesc de la Ștefan Vodă* (cel de la Cîrjoaia) *trebuie reparat pe cît s-ar putea mai aproape de adevărul ființei și antichitaoa lui și fără cît de puțină abatere"*[19]. „Porunca" citată, cu valoare de principiu de restaurare, este importantă și pentru situația podului de la Negoiești—Borzești, consolidat în aceeași perioadă, punînd sub semnul întrebării opinia după care ar fi fost construit în întregime în timpul lui Mihail Sturza.

Totuși, forma actuală a podului de la Cîrjoaia arată că, pînă la urmă, a fost necesar, din motive de rezistență, să se renunțe la trei din cele patru „bolți" inițiale, păstrîndu-se numai *„bolta de la mijloc"* și aceasta, probabil transformată (fig. 9, 10, 11).

În răstimpul de mai bine de un secol, care a trecut de la reparația podului din 1847, a dispărut și „parmaclîcul" din piatră în care erau încastrate, la mijloc, două pietre mari cu inscripții[20].

Cîteva poduri de piatră din vremea lui Ștefan cel Mare sînt cunoscute documentar: unul peste Șomuzul Mare, aproape de vărsarea în Siret[21], care apare într-un document din 1457, anul urcării pe tron a domnitorului, fiind deci posibil să fi existat și înainte de această dată, un altul, amintit în 1464, *„din sus de Babrinești"*[22], un al treilea consemnat de Miron Costin după tradiție și localizat de un document din 1827 în „mahalaua Trapezănească" a Iașilor[23].

Într-un raport din 14 mai 1830 înaintat Divanului suplinitor al Cnejiei Moldovei, de către Isprăvnicia ținutului Vaslui, este descrisă pe larg, starea unui pod a cărui construcție este de asemenea atribuită lui Ștefan cel Mare.

„Podul di piatră din drumul mari ci esti între pocitile Unceștii și Telejna, făcut di Ștefan vvod. din vremi în vremi mîncîndu-să pirîul di api au rămas a să sprijîni numai în parți, iar temeliia au rămas sus di fața pămîntului. . . și fără multă zăbavă poati să le rîsîpască înapoi pisti ace rîpă fiind tare adîncă cu anevoie să poati ține pod di lemn.

Pără acum s-au sprijînit umplîndu-să dișărtăciunea aceea cu pămînt, dar fiind că îndată ce vini cîti un puhoiu să spală pămîntul mîncînd și acel viu pămînt, ca să nu vii în vreo stricăciuni, după datorii înștiințăz ca di să va socoti a să slobozî cheltuiala trebuitoari di var și piatră, să să rînduiască și un petrar din Eși, meșter, căci aice petrari meșteri nu sînt, ca să îndeplinească temeliia cît au rămas lipsă pără în pămînt viu, cît să va socoti di acel meșter.

Sau, cu tot cu meremet di pămînt să să ție cît să va pute"[24].

Consemnăm și o mărturie hotarnică a moșiei Crăsteștii — ținutul Lăpușnii, din 20 mai 1794, din care desprindem localizarea pe apa Lăpușnii a *„Podului lui Ștefan"*, amintit de două ori: *„. . . Și din piatra aciasta am purces cu măsura drept în gios, alături cu matca apii Lăpușnii, și piste iazul ci să numește a lui Gavril Luca, și tot în gios alături cu apa Lăpușnii, pînă în chestoare Făureștilor, adică la sămnul unei sălcii, ce iaste lîngă vadul vechiu a Podului lui Ștefan . . . Și acolo la împlinire aceștii sumi, am pus și noi o piatră hotar, drept în malul Lăpușnii, lîngă salce cu trii stînjini de la salce din gios, aproape lîngă vadul acel vechi a Podului lui Ștefan cu cari piatră s-au făcut colțu Crăsteștilor despre Făurești, ci-i numește hotarnica post. Cogălcian că ar fi Bolsunești. . ."*.[25] Notația *„vadul vechiu a Podului lui Ștefan"* pare a indica persistența unei tradiții mai degrabă decît prezența concretă a podului. Nu este clar dacă, la data alcătuirii documentului, podul ca atare se mai păstra. Tocmai de aceea menținerea toponimiei, ca și sublinierea „vadul vechiu", apar ca argumente ale edificării podului de către Ștefan cel Mare.

Alături de aceste poduri vor fi existat și unele fixe de lemn, poduri pe vase, peste rîurile mari și poduri umblătoare[26] numeroase, pentru înlesnirea circulației negustorilor, călătorilor sau oștenilor.

Podurile de piatră, însă, aveau un statut aparte. Ridicarea lor, în general, în apropierea curților domnești, sau pe „locuri domnești", materialul și finisajul, schițarea unor elemente de plastică decorativă, le acordă un prestigiu special care se adaugă sensului utilitar. Este puțin probabil că aceste poduri erau edificate în graba pregătirilor pentru campaniile militare. Construcțiile de poduri cu caracter militar întrebuințau cu deosebire lemnul, material mai perisabil. Podurile de piatră, însă, erau poduri domnești așa cum apar consemnate în unele din documentele amintite și ele urmează să-și afle un loc în sintezele privind istoria artei românești alături de celelalte monumente de artă aulică ale epocii lui Ștefan cel Mare.

Poduri de piatră în secolele XVII—XVIII

Cele două-trei poduri rămase din această perioadă păstrează, în general, caracteristicile tehnico-structive ale celor din epoca anterioară, fiind prevăzute cu o singură deschidere arcată în plin cintru.

Pisania inclusă în zidăria **podului de la Cănțălărești,** aflat pe vechiul „drum împărătesc" care trecea prin Iași și Vaslui, permite datarea precisă a podului. *„Acest pod l-a făcut panul Gavril Hatmanul și cneghinea lui Liliana, în zilele fratelui său Ioan Vasilie Voevod, în anul 7144 (1636)"*[27].

După N. D. Chiriac[28], acest pod ar fi fost construit de Ștefan cel Mare și refăcut doar, de fratele lui Vasile Lupu. Unul dintre argumente îl oferă Letopisețul lui Ureche cu binecunoscutul pasaj despre lupta de la Podul Înalt[29].

[16] Gh. Ungureanu, Gh. Anghel, Const. Botez, *Cronica Cotnarilor*, București, 1971, p. 116. Podul este menționat și într-un document din 1680. (*Ibidem*, p. 116, nota 103).

[17] Arh. St. Buc., Ministerul Lucrărilor Publice, Moldova, anul 1845 dos. 297, f. 14. Dosarul este citat în Gh. Ungureanu, Gh. Anghel, Constantin Botez, *Cronica Cotnarilor*, p. 116.

[18] Arh. St. Buc., . . . dos. 297, f. 55. Deși dosarul e din 1845, raportul arhitectului Matei Niciman e datat 1847.

[19] Gh. Ungureanu, Gh. Anghel, Const. Botez, *op. cit.*, p. 117.

[20] *„Acest pod s-a dat di fericitul întru pomenirea domn Ștefan cel Mare, s-a înoit la anul 1847 din porunca prea înălțatului domn Mihail Grigoriu Sturza Voevod', sub îngrijirea ministrului dinlăuntru, logofătul Iordache Ghica, cu cheltuiala bănească din Casa Statului"*. (*Ibidem*, p. 118 și Arh. St. București, Lucr. Publ. dos. 297/1845 f. 89).

[21] E. Diaconescu, *Vechi drumuri moldovenești. Contribuțiuni în legătură cu luptele lui Ștefan cel Mare pentru ocuparea domniei*, Iași, Institutul de arte Grafice, 1939. p 77.

[22] *Ibidem*, p. 77.

[23] *Repertoriul monumentelor și obiectelor de artă din timpul lui Ștefan cel Mare*, Ed. Academiei R.P.R., 1958, p. 238.

[24] Arh. St. Iași, Colecția „Litere" — Gh. Asachi, Lit. P/249 f. 1, document comunicat prin bunăvoința tov. Gheorghe Balica, de la Arhivele Statului Iași, căruia îi mulțumim pe această cale.

[25] *Documente din Basarabia*, vol. II, publicate de L. T. Boga B.C.M.I. — Secția din Basarabia, Chișinău, Tipografia Dreptatea, 1938, p. 155, 156. De notat că pe aceeași moșie se afla și *„Podul ce se numește a lui Ilașcu"* (*Ibidem*, pp. 155, 160—161).

[26] C. C. Giurescu, *op. cit.*, p. 15.

[27] Melchisedec, *Notițe istorice și arheologice adunate de pe la 48 monastiri și biserici antice din Moldova*, București, 1885, p. 135.

[28] N. D. Chiriac, *Ctitoriile lui Ștefan cel Mare*, Cîmpulung Muscel, 1924, p. 80, Argumentele autorului nu sînt foarte convingătoare, iar citatul din Ureche, relativ la pod, *„să-l fi zidit de piatră Ștefan Vodă însuși"*, este imaginar.

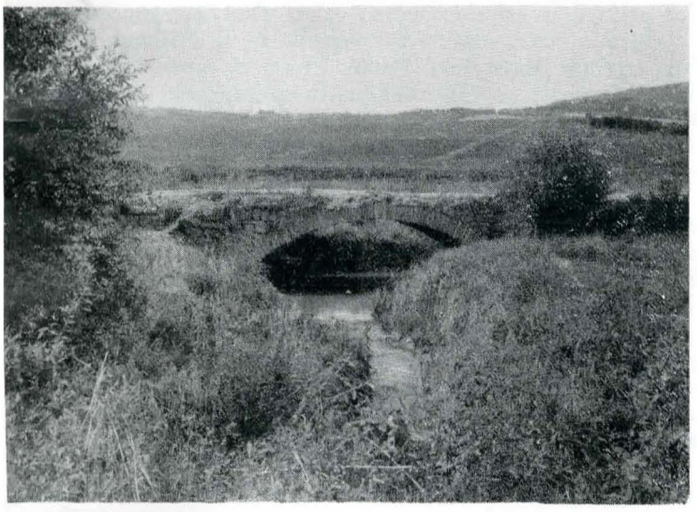
[29] Grigore Ureche Vornicul și Simion Dascălu, *Letopisețul Țării Moldovei*, ediție comentată de C. C. Giurescu, Ed. Scrisul Românesc, Craiova, 1934.

https://biblioteca-digitala.ro

9

Fig. 9, 10, 11. Podul de la Cîrjoaia

10



11

Fig. 12, 13. Podul de la Cănțălărești, vedere generală și detaliu de contrafort.

12

13

Fig. 14. Podul de la Șoldănești, detaliu

https://biblioteca-digitala.ro

Dar perioada în care Ureche și-a scris cronica coincide, nu precede perioadei în care, conform pisaniei, a fost clădit podul și este firesc ca toponimia intrată în tradiție să fie consecutivă și nu anterioară construcției.

De altfel, este greu de presupus că fratele lui Vasile Lupu și-ar fi însușit paternitatea edificării unui monument al epocii lui Ștefan cel Mare, cunoscută fiind grija deosebită pentru păstrarea și ocrotirea vestigiilor acestei perioade, promovată tocmai de Vasile Lupu.

Proporțiile pe care podul le va fi avut în secolul al XVII-lea au suferit probabil modificări cu ocazia intervențiilor ulterioare. Podul a fost consolidat în 1867, după cum atestă unul din răspunsurile la Chestionarul arheologic difuzat în 1871, vădind, pe de altă parte, persistența tradiției atribuirii monumentului inițiativei lui Ștefan cel Mare[30].

Aparejul — îndeosebi cel al bolții cu deschidere de cca 3 m, al culeelor, într-adevăr înalte (cca 2 m) care dau podului o înfățișare de mic viaduct[31] și al părții superioare, cu balustrada (cca 90 cm) — pare, într-adevăr, afectat de transformări (fig. 15). Contraforturile puternice, înalte de cca 5 m, late de cca 1,5 m, care sprijină podul în părțile laterale (fig. 13) sînt probabil, completări tîrzii, din secolul al XIX-lea — asemănătoare cu cele adăugate bisericii din Borzești, la începutul aceluiași veac, înlăturate apoi[32].

Podul de la Șoldănești, aflat pe „drumul mare" care, de-a lungul văii Moldovei, făcea legătura zonelor mai sudice ale Principatului cu Polonia, trecînd prin Roman, Fălticeni și Suceava, este de asemenea transformat prin reparații succesive. Se observă de pildă diferența de aparej între partea inferioară a podului și cea superioară, adăugată împreună cu balustrada, poate cu ocazia consolidării din 1845(anexa II).

Tot atunci au fost, probabil, întărite arcele de capăt ale bolții cilindrice, cu deschiderea de 5 m, prin bolțarii lați de piatră fățuită care se văd astăzi, cel de la cheie fiind tăiat „pană" și reliefat (fig. 14). În același timp, mijlocul balustradelor a fost marcat prin acvile bicefale din piatră — posibile embleme heraldice utilizate ca pietre de hotar — astăzi acoperite pînă la jumătate cu beton (fig. 18). Capetele balustradei au fost subliniate prin două trunchiuri de piramidă, cu mici coifuri piramidale. Proporțiile podului, finisajul oarecum neglijent, îl diferențiază de podurile epocii lui Ștefan cel Mare. Inexistența unei tradiții orale despre originea domnească a podului, ar sugera de asemenea o datare mai tîrzie. Dar dacă ridicarea podului va fi fost sau nu comandată de vreunul din membrii familiei Bașotă, amintită în documente ca stăpînind părți din moșia Soldănești, încă de la începutul veacului al XVIII-lea[33] nu putem ști, deocamdată.

Adăugăm numai că obiceiul instalării pietrelor de hotar în mijlocul unor poduri este confirmat de o mărturie hotarnică din 1617, a satului Măscăuți — ținutul Orhei „*Și toate semnele de hotară le-am găsit bune și adevărate pe semnul uricului ... partea lui Golăe tot din gios pornind cel întîi hotar am pus la Podul Neculcii despărțitor în mijloc*"...[34].

Dificultatea datării ne întîmpină și în cazul podului clădit **peste pîrîul Podriga,** pe actuala șosea Dorohoi-Darabani-Rădăuți (Prut) în raza comunei Mileanca[35], astăzi aproape în întregime sub nivelul solului. Se mai disting doar cîtiva bolțari ciopliți din regiunea cheii unuia dintre arcele bolții. S-ar putea ca podul să fie cel însemnat pe drumul între Dorohoi și Rădăuți, în vidomostia din 5 mai 1829, alcătuită din ordinul divanului Moldovei, la cererea administrației ruse[36].

*

Știrile despre poduri umblătoare sau pe „dubase" sînt mai frecvente decît cele privind podurile de piatră și pentru secolele XVII—XVIII[37]. Această situație ne îndreptățește să considerăm în continuare ipoteza unei semnificații particulare a podurilor vechi de piatră.

Construcție de interes public, podul este menit, desigur, să răspundă în primul rînd unei trebuințe economico-sociale imediate. Împrejurări speciale îi pot acorda totuși statutul de operă de artă, sau de obiect cu valori extrautilitare.

N. Iorga, intuind aceste valori, le-a interpretat la capătul unei elegante demonstrații. Faptul că, conform jurisdicției otomane de moștenirea averii vîrfurilor ierarhiei statale nu beneficiau urmașii, ci statul însuși, punea viața fruntașilor politici în perpetuu pericol și totodată îi îndemna la investiții depășind efemerul, categorie exemplificată prin podul de la Cănțălărești[38].

Se poate afirma deci, că podurile vechi de piatră au avut și o funcție mnemonică, ipoteză pe care, de altfel, inscripțiile însoțitoare, prezente sau numai deduse, o întăresc.

Poduri de piatră în secolul al XIX-lea

Modificările în plan economic și social care se fac simțite încă de la începutul secolului, cristalizate îndeosebi prin măsurile și prevederile Regulamentului Organic, s-au tradus, în domeniul edilitar și al amenajărilor rutiere printr-o adevărată explozie cantitativă — între 1824—1844 s-au construit 138 041 stînjeni de șosea și 329 de poduri, printre cele reparate numărîndu-se și podurile de la Negoiești, Cîrjoaia, Șoldănești ș.a.[39] — ca și prin transformări de ordin calitativ. Spiritul gospodăresc care a prezidat, adesea, administrarea Moldovei în perioada regulamentară, se reflectă în numeroasele lucrări de construcție a drumurilor sau în multiplicarea podurilor din piatră, sporind securitatea acestora. Ambele categorii de lucrări solicitau masiv contribuția gratuită în muncă a locuitorilor. De asemenea, apar și se înmulțesc cadrele de specialitate — inginerii, personalul calificat sau semicalificat — iar podurile mari sînt pentru prima dată anteproiectate.

Între acestea, alături de podurile de la Nicolina și Docolina, trebuie menționat **Podul Doamnei,** peste Bîrlad, între satele Roșiești și Chițcani pe drumul „mare" care venind dinspre Iași, cobora prin Vaslui—Gura Albești—Docolina—Crasna—Bîrlad, către Galați — unul din cele două drumuri principale longitudinale ale Moldovei.

Podul a fost inaugurat la 8 noiembrie 1841, de „*Mihail Grigore Sturza principe domnitor al Moldovei în al optulea an al domniei sale*" după cum confirmă cele două inscripții săpate în blocurile de piatră monolite încastrate la mijlocul balustradelor.

Meșterii podurilor de mai mare anvergură — cum era și cel de la Chițcani — se recrutau de obicei „*de la vreun stat megieșit*"[40]. Erau îndeosebi meșteri austrieci sau sîrbi — „*socotiți mai buni, mai conștiincioși decît cei austrieci*"[41] alături de moldovenii, care numeric, aveau ponderea cea mai însemnată[42].

Tehnica de construcție, trebuie să fi fost asemănătoare cu aceea, consemnată documentar, a podului de la Nicolina: „*Sub fundamentul lui, care să fie negreșit pi pămînt sănătos, sî-s pui șarampoi de stejar îndestui de des și asupra lor*

---

[30] „... *Spre nordu vestu de la Vaslui, cale de o poștă și jumătate pe drumulu vechiu se află podulu de piatră, peste o mâncătură de dealu, departe de Berladu ca la o aruncătură de băț: elu este făcutu de Ștefanu celu Mare reparatu acumu vre-o patru ani, de Comitetulu permanent alu dist.; este de piatră cioplită, cu unu singuru arcu ...*" (Bibl. Acad. R.S.R., ms. rom. 230, f. 259 v).

[31] Denumirea pe care localnicii o dau pîrîului peste care a fost înălțat podul este sugestivă: Rîpa Hanului (un han fusese construit, ulterior, în apropiere).

[32] C. I. Istrati, *op. cit.*, stampele I, II.

[33] *Documente privind relațiile agrare*, p. 132, nr. 54, p. 176, nr. 111, etc.

[34] *Documente din Basarabia*, vol. II, p. 15. Pe teritoriul aceluiași sat, este menționat și „*Podul lui Aftenie*" (*Ibidem*, p. 14).

[35] Mileanca era o etapă menționată de izvoare a „drumului tătăresc" și a drumurilor care legau Romanul sau Iașul de nord-estul Moldovei (E. Diaconescu, *Vechi drumuri moldovenești. Contribuțiuni în legătură cu luptele lui Ștefan cel Mare pentru ocuparea domniei*, Iași, Institutul de Arte Grafice, 1939, p. 19, 54—55, 65, ș. a.).

[36] L. Boicu, *Îmbunătățirea căilor de comunicații în Moldova, 1828—1834*, „Studii și cercetări științifice, Istorie", Iași, 1961, 12, nr. 1, p. 106.

[37] Este cunoscut „*Podul Pârîului Cogîlnicului*", de lîngă Orhei, din două documente: o mărturie hotarnică din 1802, iulie 5 (*Documente din Basarabia*, vol. II. p. 220) și o anafora din 1806, iulie 17, din care aflăm că podul era „*de piatră*" (C. C. Giurescu, *Contribuții...*, p. 27).

[38] ... „*... fiece mare demnitar căuta să împodobească satul lui de naștere, orașul unde se născuse, împrejurimile acestor localități, provincia de unde plecase. Sub influența turcească au început și la noi lucrări de acest fel ...*" răspîndite în întregul Imperiu și în Peninsula Balcanică. (N. Iorga, *Drumuri vechi*, București, Cultura Neamului Românesc, 1920, p. 20).

[39] L. Boicu, *Căile de comunicație terestre în Moldova, între 1834—1848*, „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie, A. D. Xenopol", v. 1968, II, p. 141.

[40] Ibidem, p. 92, 1967, I.

[41] *Ibidem*, p. 92.

[42] Cunoaștem, de pildă, din corpul de documente amintit, numele meșterilor care au lucrat la repararea podului de la Cîrjoaia: Dumitru Andrei, Marin Iamandi și V. Ene, toți din Iași, căci într-un raport al cinovnicului către Departamentul Treburilor Dinlăuntru se arată că „*s-au întors în capitalie*", probabil nemulțumiți de suma de „*29 irmilici*" cu care au fost retribuiți (Arh. St. București, Min. Lucr. Publice. Mold. dos. 297/1845, f. 69).

https://biblioteca-digitala.ro

si-s înceapă clădirea"[43]. Materialul principal era piatra *„iar zidirea cu nisip, var bun şi cărămidă pre arsă, pisată şi pietrele din faţă toate cioplite*" (de fapt făţuite) lespezile urmînd să fie legate cu *„scoabe de fier şi plumb*"[44].

Podul, avînd o lungime de 91 m cu un profil „en dos d'âne" subliniat prin gradaţia celor cinci deschideri semicirculare spre deschiderea centrală, mai largă (14 m) devine o prezenţă categorică şi monumentală în ambianţa domoală a dealurilor Bîrladului, mediu natural dominat de linia orizontală.

Plastica decorativă este sobră. Terminaţia balustradei face să se decupeze cu claritate conturul dublu înclinat al părţii superioare a podului pe fundalul orizontului calm, neaccidentat (fig. 1). Apareiajul frust, ale cărui singure accente sînt cheile arcelor, discret reliefate, sporeşte efectul monumental. Picioarele podului, masive, sînt întărite prin cîte două contraforturi care, înălţate pînă la nivelul cheilor arcelor şi alcătuite din îmbinarea — marcată printr-o platbandă — a unei jumătăţi de trunchi de con cu o jumătate de calotă sferică, contribuie la ritmarea suprafeţelor plane laterale.

Eclectică este forma pietrelor cu inscripţii, terminate cu un fel de fronton curb delimitat de o cornişă ce se sprijină pe lesene scunde, cu profilatură clasicizantă, avînd în centru, un motiv heraldic[45] (fig. 20).

Profilul podului, însă, reaminteşte cu pregnanţă pe acela al monumentelor analoage din Peninsula Balcanică. Participarea probabilă a meşterilor sîrbi la edificarea „Podului Doamnei" face această filiaţie cu atît mai plauzibilă[46].

Construcţia „Podului Doamnei" este reprezentativă pentru perioada regulamentară — de mari ambiţii şi nu o dată, de importante realizări — perioadă în care podurile de piatră îşi pierd caracterul de excepţie şi haloul de semnificaţii care le însoţea în această ipostază, integrîndu-se categoriei — mai largi — a creaţiilor inginereşti.

În ansamblu, podurile vechi de piatră pot întregi imaginea unor stadii de civilizaţie, cum au fost cele ale Moldovei, între secolele XV—XIX, contribuind la mai buna lor cunoaştere.

ANEXA I

Romania
Invetetorulu Com. Bogdana nr. 58

12 Nom. 1873

Domnule Revisore!

„La cestionarulu comunicatu pe lîngă circulara Domniei Voastre nr. 171, nu am nimica de răspunsu, afară numai quă pe drumulu que duce spre Estu aprópe de Căiuţu pe moşia Gîrbovana propietatea domnului Necolae Donici, este unu podu de piatră pe unu micu pîrîu sau scursură de apă que cade din nişce mari déluri şi quare scursură în timpurile ploioase, vine cu o mare furie; aquestu podu e făcutu de Ştefan Celu Mare Domnulu Moldovei. Apròpe de aquestu podu pe o rădicătură de délu mai este şi unu monumentu sau stîlpu de cărămidă în formă quadrată şi fără nici o inscripţie pe elu, aquestu stîlpu se dice quă ar fi făcutu în timpulu Domnului Mihai Sturza, cînd s-au făcutu o mare reparaţie podului indicatu . . ."

(ss) A. Andoniu (?)

D-sale
D-lui Revisor al scólelor din jud. Bacău

BIBL. ACAD. R.S.R. SECŢIA MANUSCRISE MS. ROM. 223 F. 482

ANEXA II

Cătră cinstitul Departament al trebilor Dinlăuntru
Isprăvnicia ţinutului Sucevei

La porunca respectivului Dipartament no. 10081, răspunzătoare raportului no. 2916 urmat

[43] L. Boicu, *op. cit.*, II, p. 138.
[44] Arh. St. Bucureşti, Min. Lucr. Publice, Mold. dos. 297/1845, f. 89.
[45] Poate, stema Moldovei în vremea lui Mihail Sturza, cunoscută şi după un sigiliu publicat în C. Moisil, *Stema României, originea şi evoluţia ei istorică şi heraldică*, Bucureşti, Inst. de arte grafice E. Marvan, 1931, p. 12, fig. 33, cu care emblema de la „Podul Doamnei", evocînd motivul dublei pajure, pare să se asemene.
[46] Sugestia aparţine prof. Vasile Drăguţ, căruia îi mulţumim, cu acest prilej, pentru întreg sprijinul dat în alcătuirea lucrării de faţă.

Fig. 15. Podul de la Cănţălăreşti, detaliu de parament

Fig. 16. Podul de la Cănţălăreşti, în cadrul zonei învecinate, după o hartă din 1871

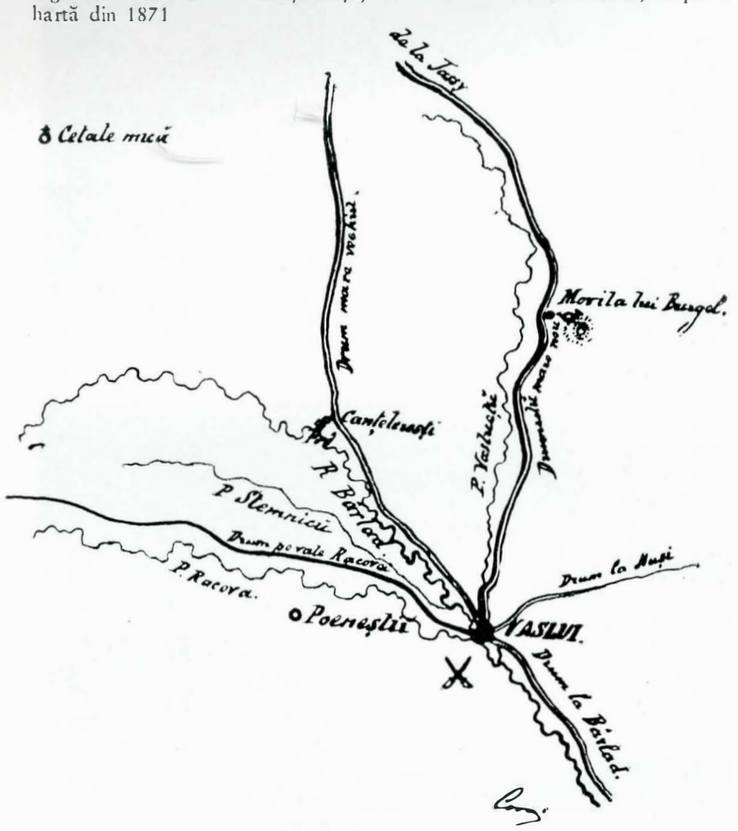


Fig. 17. Podul de la Cănţălăreşti, detaliu cu pisania

https://biblioteca-digitala.ro

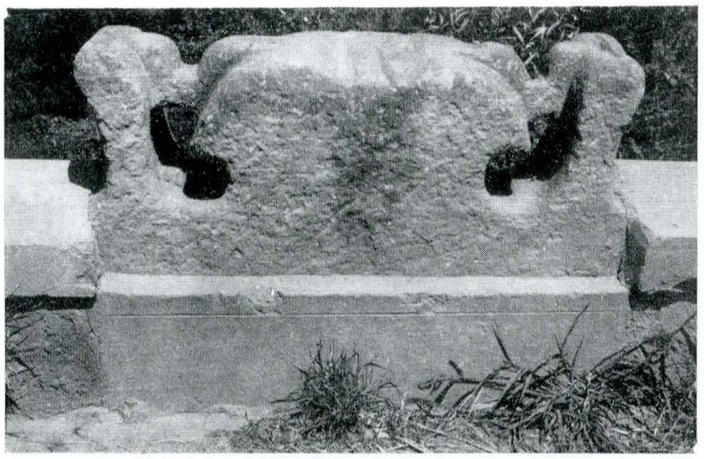


Fig. 18. Podul de la Şoldăneşti, detaliu.

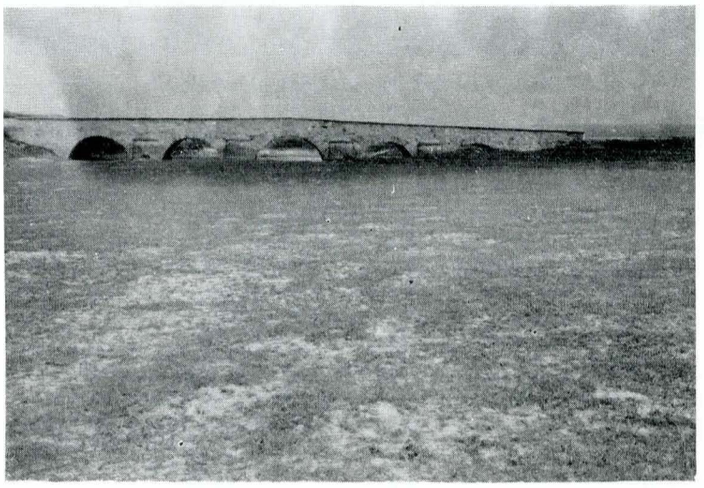


Fig. 19. „Podul Doamnei"

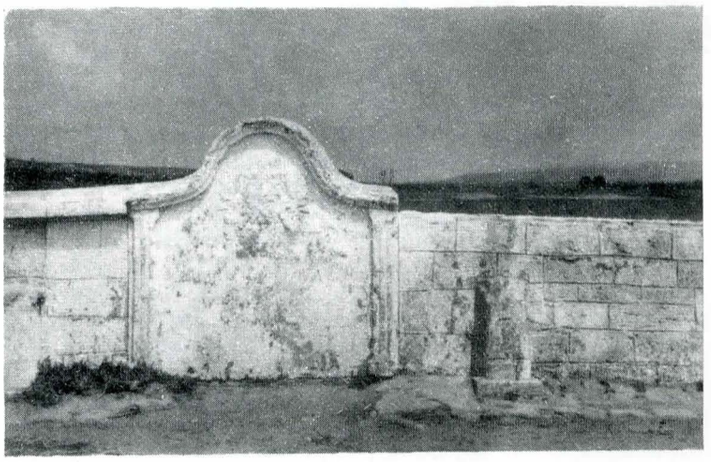
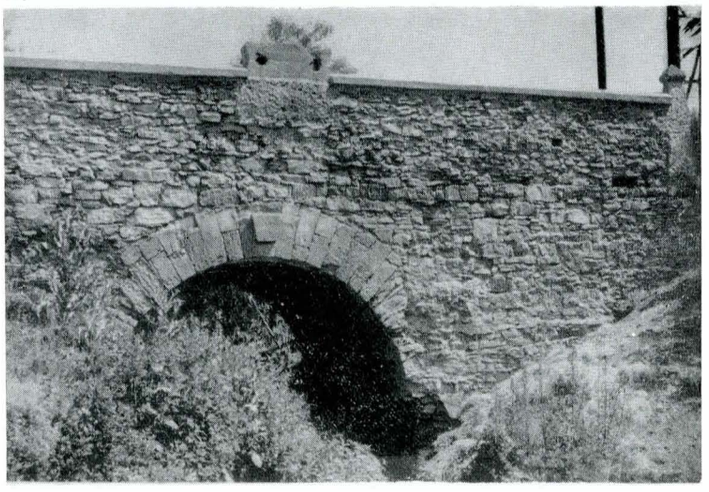


Fig. 20 „Podul Doamnei", detaliu cu inscripţie.

Fig. 21. Podul de la Şoldăneşti, detaliu



pentru înlesnire comunicaţiei cu toată supunere să răportueşte că podul de piatră di pi moşiia Şoldăneşti, rămîni în linia comunicaţiei şi strecăciunea nu să precenuieşte, fiind drumu din învechime pă unde urmează, acum să se mute. Drumu mare este umblători şi astăzi decăt ceri trebuinţa de oareşcare prefaceri şi cîteva podeţă precum s-au raportuit.

. . . . . .

masa 1u
no. 3372
1845 mai 31

Secretar
. . . . . .[1]
sluger
. . . . . .[1]

1) Semnătura indescifrabilă

Raport

Secţia al 2-lea. Să ni să facă cunoscut după ce izvod (?) s-au cerut asemenea ştiinţă

iulie 2.

La isprăvnicia de Suceava nr. 10914
1845 iulie 6

După lămurirea ce dă isprăvnicia prin raportul sub nr. 3372 „. . . să scrie spre răspuns că s-a şi pus în lucrare prin mijlocirea lăcuitorilor din satile megieşite cari parte avînd la sat mult folos de această comunicaţie săvîrşind lucrul precum să poate mai în primăvară ca să fie gata la vremea iarmarocului următor".

ARH. ST. BUC. FOND. MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE DOS. 258/1845, f. 102, 103.

Résumé

Au Moyen-Age, en Moldavie, comme d'ailleurs dans tous les Pays Roumains, les ponts étaient des constructions plutôt rares, etant donné surtout leur importance pour la défense du pays qui en limitait le nombre.

Nous considerons que l'on doit accorder une attention toute particulière aux ponts en pierre vu l'utilisation restreinte de ce material dans les Principautés, a cette époque.

Les plus anciens ponts en pierre qui existent encore en Moldavie peuvent être attribués à l'époque d'Étienne le Grand. Ce sont les ponts de Zlodica, Cîrjoaia, Girov et Borzeşti. Ils ont une ou plusieures arches en plein-cintre ou légèrement brisées à la clef (Zlodica).

L'expressivité de ces monuments est due a l'appareillage en pierre brute qui favorise leur intégration dans le site environnant.

Un prestige aulique s'ajoute à leur destination utilitaire du fait des interventions décoratives, si discrètes soient-elles, de la pérénité du matériel mis en oeuvre, et de l'emplacement de ces ponts dans le voisinage des résidences du souverain (Hîrlău, Piatra-Neamţ), ou de son lieu d'origine (Borzeşti).

A Cănţălăreşti et Soldăneşti, se trouvent deux autres ponts:

— le premier daté de façon précise d'après l'inscription (1636).

— le second datant du XVII-ème siècle.

Comme il a dèja été démontré, ces monuments doivent avoir eu aussi une certaine signification mnémonique.

Enfin à Chiţcani se trouve un grand pont construit sur la rivière Bîrlad, en 1841. Il illustre l'ampleur des travaux routiers executés durant la période du Règlement Organique. Il est aussi typique pour une époque où les ponts en pierre perdent leur caractère exceptionnel pour s'intégrer dans la catégorie plus large des créations techniques.

Dans leur ensemble, les anciens ponts en pierre peuvent compléter l'image de certaines etapes de l'histoire de la Moldavie entre le XV-ème et le XIX-ème siècle.

https://biblioteca-digitala.ro